

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ**

**AS TRANSFORMAÇÕES SOCIOAMBIENTAIS NA CIDADE DO RIO  
GRANDE/RS EM FACE DA INSTALAÇÃO DO POLO NAVAL *OFFSHORE***

**CURITIBA**

**2014**

**DAIANE ACOSTA AMARAL**

**AS TRANSFORMAÇÕES SOCIOAMBIENTAIS NA CIDADE DO RIO  
GRANDE/RS EM FACE DA INSTALAÇÃO DE POLO NAVAL OFFSHORE**

Trabalho apresentado para obtenção  
do título de Especialista em Direito  
Ambiental do Programa de Educação  
Continuada em Ciências Agrárias,  
Universidade Federal do Paraná.

Orientadora: Ana Maria Jara Sotom  
Faria

**CURITIBA**

**2014**

Dedico este trabalho aos meus adoráveis sobrinhos Mayara e Hiury, ao Vilnei, a minha mãe Marilsa, irmãos Lidianne e Fabiano.

## **AGRADECIMENTOS**

O que diferencia o ser humano dos demais animais, não é sua beleza, ou mesmo, sua inteligência, mas o sentimento de gratidão que brota d'alma e permite que o homem olhe para o lado e tenha forças para recomeçar.

Dessa forma, agradeço:

Com sentimento de amor e respeito agradeço à minha mãe Marilsa Acosta Amaral, pelo apoio, amor, dedicação, paciência e compreensão. Obrigada.

Aos amigos, pelo apoio e compreensão.

Aos professores, pelo pela participação inquestionável na fase de aprendizado.

Aos meus irmãos agradeço a amizade, o carinho e todos os momentos de ajuda recebida.

Ao “namorado” Vilnei Lima da Silva pela paciência e amor ao longos destes dois anos.

*Quem aprendeu com a cabeça e com o coração sempre tem algo mais a dizer sobre o que parece ter aprendido. Consegue reemocionar-se toda vez que se envolve com o aprendido. Assim, torna-se mais persuasivo, convincente, quando busca partilhar seu conhecimento com os demais. A representação do aprendido não é apenas uma re-apresentação do conhecido, em forma racional, abstrata. É também uma representificação, uma nova viagem, um novo mergulho.*

Sérgio Boeira

## SUMÁRIO

<b>Lista de Figuras .....</b>	<b>07</b>
<b>Lista de siglas e abreviaturas .....</b>	<b>08</b>
<b>Resumo .....</b>	<b>09</b>
<b>1 - Introdução .....</b>	<b>10</b>
1.1    Justificativa.....	10
1.2    Objetivos .....	13
1.3    Métodos e Procedimento .....	13
<b>2 - A instalação do Polo Naval na Cidade do Rio Grande/RS .....</b>	<b>14</b>
2.1    A cidade do Rio Grande/RS .....	14
2.2    Os Ciclos Economicos da Cidade do Rio Grande.....	16
2.3    A instalação do Polo Naval.....	18
2.4    A mão de obra requerida.....	21
2.5    Oportunidades de mercado .....	22
<b>3 – As transformações Socioambientais no município.....</b>	<b>22</b>
3.1    Novas Culturas.....	22
3.2    Adaptação às novas culturas .....	23
3.3    Processo Migratório .....	23
3.4    Problemas Estruturais .....	24
3.4.1    Corrida Imobiliária .....	24
3.4.2    Saúde e epidemiologia .....	24
3.4.3    Logística e Trânsito .....	25
3.4.4    Segurança Pública .....	25
<b>4 – Meio Ambiente Artificial .....</b>	<b>25</b>
4.1    Meio Ambiente Urbano.....	26
4.2    Estatuto da Cidade.....	27
<b>5 – Desenvolvimento Sustentável .....</b>	<b>30</b>
<b>6 –Equilíbrio Ambiental .....</b>	<b>38</b>
<b>7 – Resultado e discussão .....</b>	<b>39</b>
<b>8 – Considerações finais .....</b>	<b>41</b>
<b>Referências .....</b>	<b>42</b>

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1 – Localização Geográfica Rio Grande/RS .....</b>	<b>14</b>
<b>Figura 2 – Imagem Satélite 21/12/2004 .....</b>	<b>19</b>
<b>Figura 3 – Imagem Satélite 11/04/2007 .....</b>	<b>19</b>
<b>Figura 4 – Imagem Satélite 30/08/2009 .....</b>	<b>20</b>
<b>Figura 5 – Imagem Satélite 15/10/2011 .....</b>	<b>20</b>
<b>Figura 6 – Imagem Satélite 06/04/2013 .....</b>	<b>21</b>

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ANTAQ	Agência Nacional de Transporte Aquaviário
CAGED	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CCB	Código Civil Brasileiro
CF	Constituição Federal
FURG	Universidade Federal do Rio Grande
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PETROBRAS	Petróleo Brasileiro S.A.
SNUC	Sistema Nacional de Unidades de Conservação



### **Resumo**

O presente trabalho tem como escopo com base nas reflexões doutrinárias ambientais verificar as principais transformações socioambientais ocorridas na Cidade do Rio Grande/RS a partir da instalação do Polo Naval *Offshore*. Evidenciando que o crescimento econômico não significa desenvolvimento, ao passo que tal evolução não coaduna com os ditames do desenvolvimento sustentável preconizado na Constituição.

**Palavras-chave:** Polo Naval- desenvolvimento sustentável- transformações socioambientais

### **Abstract**

This work of completion is scoped based on doctrinal environmental reflections identify the main environmental changes occurring in the Rio Grande / RS from the City of Polo Offshore Marine installation. Showing that economic growth does not mean development, whereas such a trend not consistent with the dictates of sustainable development envisaged in the Constitution.

**Keywords:** Polo Naval sustainable development-environmental transformations

## 1. Introdução

A cidade do Rio Grande esta situada no extremo sul do Rio Grande do Sul. Trata-se da cidade mais antiga do Estado, no qual apresenta economia diversificada. No seu Distrito Industrial estão presente empresas do setor agrícola, alimentício, madeireiro, de energia, químico e metalúrgico.

Contudo, em 2006 instalou-se na cidade o Polo Naval *Offshore*<sup>1</sup> no qual proporcionou grandes mudanças diante de seu dinamismo e economia.

Vale destacar que segundo expectativa da Petrobras- Petróleo Brasileiro S.A prevê até 2024 que a cidade através do polo gerará 26 bilhões de dólares em bens e serviços, bem como criará mais de 600 mil empregos diretos e indiretos no Estado do Rio Grande do Sul.

Ademais a partir de 2006, tais investimentos geraram mais de 30.000 empregos diretos e indiretos, a cidade já ocupa a segunda colocação na lista de cidades com maior concentração populacional do Estado do Rio Grande do Sul, perdendo a primeira colocação para Porto Alegre (e região metropolitana).

Neste sentido, o presente trabalho pretende abordar as principais transformações socioambientais sofridas pelo município do Rio Grande ao longo destes sete anos de instalação do Polo Naval gaúcho.

### 1.1 Justificativa

O desenvolvimento econômico do município do Rio Grande, situado no extremo sul do Rio Grande do Sul com população de aproximadamente 200.000 habitantes, possui como raiz a implantação de um pólo naval offshore, ou seja, Polo que abrange a construção e/ou reparação de plataformas e navios de apoio marítimo para atividades *offshore* (fora da costa) da indústria de petróleo e gás.

---

<sup>1</sup> **Offshore** é um termo da língua inglesa cujo significado literal é “**afastado da costa**”. relacionado com a atividade (prospecção, perfuração e exploração) de empresas de exploração petrolífera que operam ao largo da costa.

Tal desenvolvimento é fruto da demanda por atendimento do mercado interno, haja vista a descoberta do pré-sal e da necessidade de adquirir novas plataformas, navios de apoio e equipamentos de prospecção de petróleo.

Cabe destacar que a implantação do Polo Naval no município partiu de uma decisão do Governo Federal com fito de reativar a indústria naval estagnada desde a década de 1980, bem como de descentralizá-la do centro do país.

A nova política da Petrobras preconiza que os estaleiros nacionais possuem a preferência nas encomendas de navios e equipamentos para a exploração e produção de petróleo, sendo estabelecido em índice de nacionalização para as suas demandas.

A frota brasileira tem 397 embarcações (navios de longo curso, de cabotagem e de navegação interior), mas a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) estima demanda para mil embarcações até 2020. Necessidade, portanto, de mais 603 unidades, sobretudo para exploração marítima de petróleo e gás. A iniciativa exigirá investimento de R\$ 55 bilhões já nos próximos cinco anos, calcula o BNDES<sup>2</sup>.

Os dados da Antaq mostram que o Brasil tem a quarta maior frota do mundo e é o terceiro mercado em produção. Sendo que há encomendas de 49 embarcações a estaleiros nacionais, com índice de nacionalização mínima de 65% e investimentos no valor de R\$ 10,8 bilhões até 2016<sup>3</sup>.

Neste contexto, o município apresenta as condições essenciais para o desenvolvimento das atividades navais, pois oferece área disponível para a realização do empreendimento, também o distrito industrial retro portuário possibilitou o desenvolvimento da indústria base para atender as demandas dos estaleiros.

Vale salientar que o município do Rio Grande possui em seu histórico vários ciclos econômicos, as quais tornam a economia local dependentes das decisões que são tomadas distantes do território municipal, isto é, atualmente as empresas de grande porte instaladas no município têm suas matrizes na Europa ou Estados Unidos.

---

<sup>2</sup> Setor Naval Desperta a Atenção do Mundo ANO 117 Nº 325 - PORTO ALEGRE, SEGUNDA-FEIRA, 20 DE AGOSTO DE 2012

In:<http://www.correiodopovo.com.br/Impresso/?Ano=117&Numero=325&Caderno=0&Noticia=455916>

<sup>3</sup> Idem.

Diante deste cenário de expansão econômica não apenas empresas ligadas ao Polo naval encontram no município espaço para crescimento no mercado. As empresas nos ramos de prestação de serviços, comércio, entre outros, vislumbram no município um potencial e um local a investir de forma pesada e profunda.

Neste contexto, verifica-se na área portuária atualmente a produção de duas plataformas simultaneamente, bem como a construção de mais dois estaleiros para suprir a demanda. No setor comercial estão em construção dois shoppings e três hotéis de grande porte, já no ramo de alimentação recebe as grandes franquias internacionais.

Diante de tantas mudanças socioambientais no município ao longo dos anos vem sofrendo profundas modificações para abarcar os novos empreendimentos e deixando de lado preceitos fundamentais para o desenvolvimento sustentável.

Morato Leite (2011), ao desenvolver reflexões a respeito da Teoria do Risco e a sua influência no Estado e no Direito menciona que faz-se necessário demonstrar ao público que a racionalidade jurídica na esfera do ambiente ultrapassa um olhar técnico, dogmático e monodisciplinar, havendo a necessidade de se adotarem noções oriundas de outras áreas do saber, buscando com isso compreender a crise ambiental através de uma visão ampliada e de um enfoque mais sociológico do risco.

Ost (1995) aborda que a crise ecológica, refere-se a desfloração sistemática das espécies animais, sem dúvida; mas, antes de mais e sobretudo, a crise da nossa representação da natureza, a crise da nossa relação com a natureza.

Ademais, seguindo a premissa do autor supracitado, a crise ecológica sob o prisma ético jurídico, impõe a questão axiológica do que devemos fazer. Cabe ressaltar que esta temática é vislumbrada a partir da *problemática cultural do vínculo e do limite*. Já que *enquanto não for repensada a nossa relação com a natureza e enquanto não formos capazes de descobrir o que dela nos distingue e o que a ela nos liga, os nossos esforços serão em vão, como o testemunha a tão relativa efetividade do direito ambiental e a tão modesta eficácia das políticas públicas neste domínio*.

No entendimento de Milaré (2004), o meio ambiente pertence a uma daquelas categorias cujo conteúdo é mais facilmente intuível do que definível, em virtude da riqueza e complexidade que encerra.

Percebe-se, então que as modificações ambientais impostas pelos padrões de consumo e pela produção contínua das sociedades modificam os ambientes naturais. Isso implica em dizer que interferindo no ambiente físico, bem como consumindo os recursos naturais de forma descontrolada, sem fixação de critérios específicos que combatam o uso indiscriminado, aumenta-se o risco ambiental, o que reflete na qualidade de vida da população, e na destruição de recursos para as gerações futuras.

## **1.2 Objetivos**

O trabalho tem como objetivo geral verificar as principais transformações socioambientais sofridas pelo município do Rio Grande/RS em decorrência da instalação do Polo Naval *Offshore*.

Quanto aos objetivos específicos analisar a relação entre desenvolvimento econômico e desigualdades sociais, os abismos socioambientais provocados pela mudança brusca de cenário econômico, a convergências e divergências quanto ao desenvolvimento sustentável.

## **1.3 Métodos e Procedimento**

Em sede de método será adotada a pesquisa bibliográfica com fichamento das passagens relevantes, tanto para fundamentação do texto como para transcrição das citações de maior realce. São fonte de estudo a bibliografia pertinente, tanto de doutrina como de jurisprudência, em via impressa e eletrônica.

## 2. A instalação do Polo Naval na Cidade do Rio Grande/RS

### 2.1 A cidade do Rio Grande/RS

A cidade do Rio Grande foi fundada em 19 de fevereiro de 1737 pelo Brigadeiro José da Silva Paes, comandante de uma expedição militar<sup>4</sup>.

Figura 1- Localização Geográfica Rio Grande/RS



Fonte: imagem elaborada pela autora.

Ao fundar a Vila do Rio Grande de São Pedro o Brigadeiro mandou construir um presídio, um forte e o porto, no qual facilitaria o ingresso de tropas militares ao Estado<sup>5</sup>.

Percebe-se que desde então a vocação marítima da cidade fez com que a mesma trona-se referência em relação a área portuária do Estado do Rio Grande do Sul.

Segundo o historiador Luiz Henrique Torres (2001), pesquisador da Universidade federal do Rio Grande (FURG) o município apresentou uma

<sup>4</sup> O Impacto do Polo Naval no setor Imobiliário da Cidade do Rio Grande/RS. In [http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&ved=0CCgQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.fee.tche.br%2Fsitefee%2Fdownload%2Ffeeg%2F6%2Fmesa3%2FO\\_Impacto\\_do\\_Polo\\_Naval\\_no\\_Sector\\_Imobiliario\\_da\\_cidade\\_de\\_RioGrande\\_RS.pdf&ei=THrqUsDXBdO3sAS4iYHQDw&usg=AFQjCNEQ32M7pYnMc2f3fPYON4Yv99rQTA](http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&ved=0CCgQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.fee.tche.br%2Fsitefee%2Fdownload%2Ffeeg%2F6%2Fmesa3%2FO_Impacto_do_Polo_Naval_no_Sector_Imobiliario_da_cidade_de_RioGrande_RS.pdf&ei=THrqUsDXBdO3sAS4iYHQDw&usg=AFQjCNEQ32M7pYnMc2f3fPYON4Yv99rQTA)

<sup>5</sup> Idem.

multiplicidade de experiências históricas desde o início de seu povoamento em 1737. Enquanto primeiro núcleo sistemático de colonização luso-brasileira, no atual Rio Grande do Sul, a localidade acumulou ao longo do período colonial e imperial, historicidades inovadoras que se destacam no contexto regional e nacional.

Assim, aduz Torres (2001p.09)

além do papel militar e geopolítico frente ao Rio da Prata e de porta de entrada colonizadora e econômica para o Continente do Rio Grande, a função administrativa foi de extrema relevância para o projeto de Portugal em implantar a civilização no Brasil Meridional

Cabe destacar que em 1835, a vila transformou-se na cidade do Rio Grande. Nesta época, o município se destacou como uma das mais ricas e importantes do Rio Grande do Sul, apresentando vasto desenvolvimento industrial e urbano. (TORRES, 2004)

No entanto a cidade passou por distintas fases em seu processo de desenvolvimento econômico. Desde a economia agropecuária sulina no Século XVIII, até possui como elemento central o comércio de importação-exportação ao longo do Século XIX, através das operações portuárias do Porto do Rio Grande, no qual foi pioneiro na definição da economia local e regional. (TORRES, 2004)

Pelo fato de possuir o único porto marítimo da região, a localidade se desenvolveu a partir dos serviços de importação e exportação e atividades secundárias ao comércio exterior.

Assevera o historiador supracitado que em relação a estar como ponto central o Porto da seguinte maneira: “O ritmo comercial da vila redefine o seu papel histórico de praça militarizada passando para centro portuário de escoamento de toda a produção rio-grandense dirigida ao mercado interno brasileiro” (TORRES, 2004, p.10).

Percebe-se então que através do acúmulo de capital gerado a partir da atividade comercial proporciona, os primeiros investimentos industriais.

Neste sentido a cidade do Rio Grande, e o município vizinho Pelotas, formaram no final do século XIX o primeiro pólo produtor industrial do Rio Grande do Sul. Assim, no período comercial em Rio Grande formou-se uma elite econômica e social, que se consolidaria com a industrialização. Tal elite foi

capaz de construir clubes, teatros, prédios suntuosos, assim como abrigar eventos culturais importantes de expressão nacional. (TORRES, 2004)

## 2.2 Os Ciclos Econômicos da Cidade do Rio Grande

A cidade do Rio Grande tem em seu histórico grandes experiências de dimensão significativa, porém com duração limitada, no qual sempre atraiu contingentes populacionais em busca de emprego e que propiciou o surgimento de uma grande periferia precária com urbanidade básica.

No entendimento do historiador Luiz Henrique Torres o referencial fundamental para explicar a história da cidade é o porto marítimo, único do Estado. Desde as motivações iniciais para a ocupação luso-brasileira do território rio-grandense, em 1737, até as atividades econômicas do comércio de exportação e importação nas primeiras décadas do século 19, foi o Porto Velho o cenário de formação de uma burguesia comercial e industrial que concentrou parte considerável da renda da economia rio-grandense<sup>6</sup>.

Destaca ainda que a inserção de Rio Grande no processo industrial brasileiro se fez de maneira pioneira quando em 1873, foi instalada a primeira grande indústria gaúcha. Trata-se do complexo Rheingantz <sup>7</sup> que deu início a uma atividade das mais longevas realizadas, perdurando por um século.

---

<sup>6</sup>In A herança Histórica do Rio Grande disponível em <http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/geral/noticia/2013/01/luiz-henrique-torres-a-heranca-historica-de-rio-grande-4023163.html> acesso em 10/10/2013.

<sup>7</sup> A Fábrica Nacional de Tecidos e Panos de Rheingantz & Vater foi fundada em 1873, na cidade do Rio Grande por Carlos Guilherme Rheingantz e o alemão Hermann Vater. A sociedade foi formada com noventa conto de réis. As instalações de 43 mil metros quadrados foram construídas em um terreno de 143 mil metros quadrados, cedido pela municipalidade. Em 1881 a sociedade é dissolvida ficando sob a administração de Rheingantz que em 1884 altera a denominação para Rheingantz & Cia. Em 1891 o mesmo compra áreas pastoris e rebanho para obtenção de lã, entretanto, com a Revolução Federalista (1893-95) o rebanho é praticamente dizimado pondo fim ao projeto de expansão. Após esses imensos prejuízos a empresa muda novamente sua denominação passando a chamar Companhia União Fabril, nome que se manteve até a década de 1960. Sua principal atividade baseava-se na produção de tecidos de lã, algodão e na confecção de tapetes, destinados basicamente ao comércio exterior e aos estados de São Paulo e Rio de Janeiro. A empresa que chegou a empregar no início do século vinte mais de 1200 pessoas – se levarmos em consideração que, neste período, a cidade contava com cerca de 20 mil habitantes podemos vislumbrar a dimensão e importância dessa indústria -, empregava brasileiros, portugueses, italianos, alemães, norte-americanos e espanhóis. SILVA, Rogério Piva da; SILVA, Marcia Alonso Piva da. Quanto vale um patrimônio cultural? O caso da fábrica Rheingantz em Rio Grande-RS. 9º seminário docomomo brasil interdisciplinaridade e experiências em documentação e preservação do patrimônio recente Brasília . junho de 2011 . [www.docomomobsb.org](http://www.docomomobsb.org)



Ressalta que enquanto economia periférica ao capitalismo industrial instalado no eixo São Paulo-Rio de Janeiro, a economia da cidade sofria altos e baixos na geração de renda e emprego.

Aduz o ilustre historiador que a industrialização da cidade desde a década de 1890 atraiu muitos trabalhadores. Todavia foi também motivadora de problemas sociais e da ocupação urbana de baixa condição de vida. A crise do modelo de relativa autonomia das economias regionais, como em Rio Grande, conduziu um grande desemprego na década de 1950, com o fechamento de muitas empresas do grupo Luiz Loréa e também do frigorífico Swift<sup>8</sup>. No lugar destas empresas que desapareceram, surgiram empresas pesqueiras, que entre as décadas de 1960 e 1980 chegaram a empregar 20 mil pessoas.(TORRES, 2013)

Vale destacar que na década de 1970, a cidade viveu um novo momento de crescimento com o então projeto "corredor de exportações" do governo federal e a construção do Superporto, o que gerou milhares de empregos na construção da estrutura dos terminais de grãos, fertilizantes e químicos. Todavia, com o término das obras houve demissões no período posterior. (TORRES, 2013)

Não diferente aconteceu com as obras de construção do Porto Novo e dos Molhes da Barra (1912-15). Tais obras empregaram aproximadamente cinco mil trabalhadores, promovendo um crescimento populacional intenso e um desemprego considerável, ao final das construções. (TORRES, 2013)

Assevera o Luiz Henrique Torres que atualmente, o novo mega projeto está associado à indústria naval. Nos últimos anos essa é a palavra de ordem na cidade, trazendo a Rio Grande milhares de trabalhadores e multifacetados hábitos culturais, nem sempre práticas culturais enaltecidas e respeitantes da população nativa. (TORRES, 2013)

O colapso da precária logística da cidade leva ao aprofundamento de problemas históricos ligados ao deslocamento viário, a rede de esgotos, a

---

<sup>8</sup> A Swift era uma empresa norte-americana que tinha como principal atividade produtiva a frigorificação de carne e moldada sobre os padrões tayloristas de produção, ou seja, produção fragmentada em larga escala. Aproveitando que o mercado externo estava debilitado devido a Primeira Grande Guerra Mundial, logo expandiu suas atividades e constitui-se em um importante polo para o município. O frigorífico abatia até 1000 reses por dia e chegava a ter em sua folha salarial mais de 1500 funcionários. Seus produtos, em sua grande maioria, eram destinados ao mercado externo. (PESAVENTO, 1980, 96-97)

ocupação precária de áreas periféricas anexadas a uma urbanidade sem infraestrutura, a problemas de segurança pública e saúde, ao crescimento de doenças como a sífilis e o aumento exacerbado no consumo de drogas, a crescente violência no trânsito, ao estresse urbano que proliferou em basicamente todos os segmentos das atividades cotidianas. E como os demais projetos cíclicos e exógenos à realidade local, de duração não determinada mas limitado em sua longevidade, fica a infinita ansiedade sobre as perspectivas tímidas de construção de um futuro saudável para a histórica cidade do Rio Grande (TORRES, 2013).

### **2.3 A instalação do Polo Naval**

A implantação de um polo naval e offshore em Rio Grande surgiu a partir de uma decisão do governo federal de reativar a indústria naval em um primeiro momento e, em um segundo momento, descentralizá-la do centro do país. Assim, o porto do Rio Grande ofereceu área disponível para a realização de tal empreendimento, já que este demanda instalações dentro do sítio portuário, bem como o distrito industrial retro portuário do município possuía área livre para o desenvolvimento da indústria a montante necessária para atender as demandas dos estaleiros (SEDAI, 2009).

Cabe destacar que as atividades do superporto do Rio Grande sempre atenderam às demandas da economia regional, entendendo como região o território do Rio Grande do Sul, de exportação de sua produção e de importação de insumos necessários à sua produção.

Neste sentido, o Porto do Rio Grande induziu investimentos pesados, já acima descritos de forma pormenorizada, nas décadas de 1960 e 1970, tanto pelo governo federal quanto pelo governo estadual. A forma, função, estrutura e processo, variáveis essenciais para a organização econômica do espaço (CORRÊA, 1991), determinaram a localização das estratégias de desenvolvimento econômico dos planejadores estatais no município de Rio Grande, na escala federal e estadual. Assim, o setor naval revela-se como o novo ciclo econômico, decorrente de políticas de desenvolvimento regional.

Nota-se as transformações na área do Distrito Industrial da cidade desde 2004 a 2013, através das imagens de satélite:

Nota-se que em 2004 a área em fora construído os estaleiros, possui mata nativa e preserva as condições ambientais naturais do ecossistema.

Figura 2- Imagem satélite 01/12/2004



Fonte: Google Earth

Em 2007 nota-se a supressão de vasta área para a construção do Pólo Naval.

Figura 3- Imagem satélite 11/04/2007





Fonte: Google Earth

Em 2009 já há a construção do segundo Estaleiro para a construção das plataformas de petróleo.

Figura 4- Imagem satélite 30/08/2009



Fonte: Google Earth

Em 2011 o Polo Naval já está totalmente consolidado.

Figura 5- Imagem satélite 15/10/2011



Fonte: Google Earth

Em 2013, nota-se as primeiras modificações para a construção do Estaleiro 3, na parte superior da imagem, que consolida a mudança total do ecossistema encontrado há 7 anos atrás.

Figura 6- Imagem satélite 06/04/2013



Fonte: Google Earth

Percebe-se pelas imagens a expansão do empreendimento narrado no presente trabalho entre 2004 e 2013. Cabe destacar que o Estaleiro Rio Grande hoje conta com o ERG1 e ERG2, ou seja, duas unidades no reparo e fabricação de plataformas para extração de petróleo/pré-sal. Ademais, ainda estão em construção mais dois estaleiros, um no município e outro na cidade vizinha de São José do Norte.

## **2.4 A mão de obra requerida**

A mão de obra solicitada pelos empreendimentos requer que sejam qualificada o que torna-se necessária a constante qualificação de trabalhadores locais para a ocupação de postos de trabalho, caso contrário, as vagas oferecidas serão preenchidas, quase na sua totalidade, por migrantes.

Assim, a qualificação profissional da mão de obra local e microrregional, que, que não foi preparada adequadamente para ocupar a multifacetada oferta de postos de trabalho, assiste a ocupação crescente dos mesmos pelos migrantes, como se verifica atualmente, onde 70% da mão de obra empregada no polo naval *offshore* são de cariocas, baianos, paulistas, mineiros, capixabas e gaúchos oriundos da Serra e da região metropolitana de Porto Alegre (DOMINGUES, 2009, p. 320).

Cabe salientar que com a abertura dos postos de trabalho no setor naval, outras atividades perderam a mão de obra, ou seja, o comércio que empregava junto com as empresas do Distrito Industrial a população local, viu nestes últimos anos a corrida para a inserção no Polo, já que o emprego no comércio não mais atrai o trabalhador e sim a possibilidade de ascensão em empresas que atuam no polo ou para o polo.

## **2.5 Oportunidades de mercado**

Com o fortalecimento do Polo Naval, outros setores secundários a este setor cresceram de forma rápida, tais como alimentação, hotelaria, vestuário, equipamentos, etc.

Assim, diversas empresas já começam a instalar-se na cidade, atraídas pelo crescimento econômico da região.

Atualmente dois Shoppings estão sendo construídos, bem como abertura de diversas franquias e demais empresas que direta ou indiretamente possuem atividades correlatas a naval.

## **3. As transformações Socioambientais no município**

### **3.1 Novas culturas**

Com o processo migratório de indivíduos que procuram no Polo Naval uma oportunidade de inserção no mercado de trabalho inerente o choque cultural.

Trabalhadores de diversas partes do Brasil e de outros países, tais como Coréia, China, atuam nos estaleiros o que propicia a interação entre as culturas tanto nacionais como internacionais.

### **3.2 Adaptação às novas culturas**

A população riograndina possui característica de cidade provinciana. Isso se dá pelo fato de ser a primeira cidade do Estado do Rio Grande do sul, berço da colonização gaúcha.

Ademais, para uma cidade que é movida por ciclos econômicos que não perduram por muito tempo, gerando intranquilidade na população para um planejamento a longo prazo.

Vale destacar ainda que a população é contrária a mudanças significativas na rotina da cidade, ainda buscam e querem que tal local permaneça com contornos de cidade pequena, com população reduzida. Tais pensamentos impedem o desenvolvimento comprometido com a questão ambiental.

### **3.3 Processo Migratório**

O processo migratório é inevitável já que tal empreendimento requer mão de obra especializada para a atividade fim da indústria *offshore*.

Assim, uma das transformações profundas na área de influência do polo naval da cidade do Rio Grande é a que diz respeito ao aumento populacional, ao passo que a consolidação de tal empreendimento tende a transformar o município em um centro regional de atração de migrantes. Segundo Domingues (2009 apud SÔNEGO, 2010), como cada emprego direto gera três indiretos em serviços, comércio e construção civil, serão criados, nesta década, ao menos 40 mil postos de trabalho, elevando a população para cerca de 300 mil habitantes.

A maior parte dos novos moradores de Rio Grande virá das pouco mais de cem cidades da metade sul do estado. Quando a notícia que Rio Grande é o novo Eldorado da empregabilidade começar a correr a migração será potencializada em uma região com cerca de três milhões de habitantes, 2,4 milhões deles vivendo em um cenário de baixíssimo dinamismo econômico (DOMINGUES, 2009 apud SÔNEGO, 2010, p. 4).

Logo, o processo migratório é algo constante o que requer estrutura que comporte tais demandas.

### **3.4 Problemas estruturais**

Como toda atividade industrial de grande porte, há de preocupar-se com a geração de futuros danos ao meio ambiente. Domingues (2009, p. 319), atenta para os custos ambientais, derivados do crescimento desordenado da cidade, à medida que ramos industriais, tais como química, metalurgia, papel e celulose têm maior potencial de contaminação hídrica, atmosférica e de solos.

#### **3.4.1 Corrida imobiliária**

Os poucos imóveis disponíveis estão super valorizados, há de se dinamizar o setor de construção civil para suprir tal deficiência. Segundo corretores de imobiliárias locais, pessoas vindas de outros lugares assustam-se com os cerca de R\$ 200 mil cobrados por apartamentos antigos, de dois quartos, com garagem, em Rio Grande, que há poucos anos valiam quase a metade.

Com um déficit de 17 mil moradias que aumenta com a chegada de gente de outros Estados, a construção civil é o setor mais aquecido da economia de Rio Grande. Quase 8,5 mil casas e apartamentos estão em construção atualmente em Rio Grande, mas ainda é pouco para atender à demanda crescente (MAZUI, 2010, p. 4).

Neste contexto, percebe-se que tanto os trabalhadores que procuram habitação no período da contratação laboral quanto os moradores da cidade sofrem com a falta de opção de moradia e com os valores elevados exigidos pelo mercado.

#### **3.4.2 Saúde e epidemiologia**

Segundo dados da Prefeitura Municipal (2010), o município conta com 34 unidades de saúde básicas, sendo três delas unidades de atendimento 24 horas; um hospital público com 160 leitos e um complexo hospitalar filantrópico com 686 leitos. São oferecidos serviços especiais à população como serviço



móvel de urgência e emergência (SMU), sendo oferecidas nove ambulâncias para tal serviço. Há um laboratório municipal de análises clínicas, uma farmácia municipal, uma unidade de vigilância em saúde, e também, são oferecidos serviços de saúde mental a comunidade. Para a população existente hoje em Rio Grande os serviços na área da saúde já sofrem com uma demanda maior que a oferta, sendo visíveis hospitais e postos de saúde superlotados.

A cidade oferece esgoto doméstico, quase que exclusivamente localizado em áreas centrais, sendo necessária a sua ampliação, principalmente, em áreas mais carentes como os bairros localizados em periferias da cidade. O sistema de esgotos cobre apenas 20% da área urbana. Foi construído em 1938 e, desde então, não recebeu investimentos em ampliação. Outro aspecto que se deve observar é quanto à coleta de lixo no município, pois, a quantidade de lixo descartado tende a aumentar e com ele a proliferação de doenças, tornando necessário medidas preventivas nesse sentido (FEIJÓ, 2013).

### **3.4.3 Logística e trânsito**

Segundo Mazui (2010, p. 5), o número de veículos em circulação na cidade de Rio Grande atualmente está em torno de 78 mil e a projeção para daqui a dez anos é algo em torno de 220 mil veículos, ou seja, em dez anos, há a tendência, da cidade mais que duplicar a sua frota de veículos.

Para Lima apud Domingues (2009, p. 326), “a zona urbana de Rio Grande já começou a enfrentar problemas significativos em termos de mobilidade, acessibilidade e Engenharia de Trânsito”. Em apenas três anos, a frota de veículos automotores e motocicletas aumentou em torno de 50%, saltando de aproximadamente 40 mil para 60 mil veículos.

### **3.4.4 Segurança Pública**

Com o aumento populacional, com pessoas migrando de outros lugares atrás de melhores oportunidades de emprego, os índices de violência na cidade e região tendem a aumentar.

## **4. Meio ambiente artificial**

O meio ambiente artificial diz respeito ao espaço urbano construído compreendendo o conjunto de edificações e os espaços públicos.

Vale salientar que com o advento do Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2011 o conceito de cidade passou a ter natureza jurídica ambiental.

No entendimento de Celso Antonio Pacheco Fiorilo (2012) o termo urbano não evidencia um contraste com o rural, significa todos os espaços habitáveis.

Ademais, atualmente, relata Washington Novaes, “já temos 81,2 % da população vivendo nas zonas urbanas”, sendo correto, segundo ele, que as cidades com mais de 100 mil habitantes, que hoje significam mais de 50% da população total, mantida a atual proporção, reunirão mais de 120 milhões de pessoas em 2050.

Neste contexto, a cidade é o habitat do ser humano, o ambiente urbano, ou artificial, é representado pelas cidades, entendidas como aglomerações humanas dotadas de edificações e infraestrutura consistente em áreas de lazer, serviços públicos, saneamento, etc4.

Em síntese, o ambiente artificial ou construído refere-se diretamente da atividade humana, no qual trata-se da ação do homem na transformação da natureza para a criação e ampliação do espaço urbano.

#### **4.1 Meio ambiente urbano**

O termo urbano tem origem do latim *urbs*, que significa cidade. Cabe destacar que no que diz respeito ao aspecto urbanístico, a cidade é concebida a partir da coexistência de dois pressupostos basilares, a saber: a) as unidades edilícias - ou seja, o conjunto de edificações em que os membros da coletividade mora ou desenvolvem suas atividades produtivas, comerciais, industriais ou intelectuais; b) os equipamentos públicos- ou seja, os bens públicos e sociais criados para servir às unidades edilícias e destinados à satisfação das necessidades de que os habitantes não podem prover-se diretamente e por sua própria conta (estradas, ruas, praças, parques, jardins, canalização subterrânea, escolas, igrejas, hospitais, mercados, praças de esportes, etc.).

O Direito ao Meio Ambiente situa-se como direito fundamental de terceira geração. Sendo que o direito ao desenvolvimento figura-se como fundamento da República Federativa.

Ademais, o desenvolvimento sustentável tem como escopo a ponderação dentro dos critérios da proporcionalidade. Em síntese, a evolução urbana não pode ser efetivada em detrimento dos bens ambientais, como preceitua o artigo 225 da Carta Magna.

Art. 225, CF. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. (BRASIL, 1988)

Diante do exposto pode-se definir o meio ambiente segundo a Lei da Política Nacional do Meio Ambiente, como "conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas" (Lei n. 6938/81).

#### **4.2 Estatuto da Cidade**

A regulamentação da política urbana ocorreu com a edição da Lei nº 10.257/2001, denominada Estatuto da Cidade.

Tal legislação refere-se ao principal instrumento normativo de ordenação dos instrumentos constitucionais e de intervenção urbanística e fundiária nas cidades.

Segundo Fabiano Melo Gonçalves de Oliveira (2012) o Estatuto estabelece normas de ordem pública e interesse em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

Em síntese o objetivo da política urbana é ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana.

Neste contexto, as diretrizes do Estatuto são:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III – cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

No inciso IV, o diploma legal traz a questão do planejamento urbano reforçando os aspectos do desenvolvimento sustentável.

IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

VI – ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

- a) a utilização inadequada dos imóveis urbanos;
- b) a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes;
- c) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infra-estrutura urbana;
- d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infra-estrutura correspondente;
- e) a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização;
- f) a deterioração das áreas urbanizadas;
- g) a poluição e a degradação ambiental;
- h) a exposição da população a riscos de desastres. (Incluído dada pela Lei nº 12.608, de 2012)

O diploma legal também aborda os aspectos da integração entre as atividades urbanas e rurais, a saber:

VII – integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

VIII – adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do Município e do território sob sua área de influência;

IX – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;

O diploma legal aborda a proteção do bem ambiental e da sua utilização racional:

X – adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;

XI – recuperação dos investimentos do Poder Público de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos;

XII – proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico;

Ainda, quanto a utilização do solo urbano, assevera o uso responsável e em isonomia de condições:

XIII – audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população;

XIV – regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, consideradas a situação socioeconômica da população e as normas ambientais;

XV – simplificação da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e das normas edilícias, com vistas a permitir a redução dos custos e o aumento da oferta dos lotes e unidades habitacionais;

XVI – isonomia de condições para os agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos e atividades relativos ao processo de urbanização, atendido o interesse social.

XVII - estímulo à utilização, nos parcelamentos do solo e nas edificações urbanas, de sistemas operacionais, padrões construtivos e aportes tecnológicos que objetivem a redução de impactos ambientais e a economia de recursos naturais. (Incluído pela Lei nº 12.836, de 2013) (BRASIL, 2001)

Vale salientar que o Estatuto, embora disponha sobre as obrigações do município na ordenação das cidades, a legislação relaciona um série de competência afetas à União. Neste sentido, destaca-se o artigo 3º da Lei.

Assim, o Estatuto da cidade traz em seu bojo uma preocupação com a questão ambiental dos centros urbanos ao utilizar-se, por diversas vezes, de saneamento ambiental, efeitos sobre o meio ambiente, equilíbrio ambiental, etc.

Em suma a propriedade privada passa a ter uma conotação social, ou seja, à propriedade passa a exercer uma função social, nos termos do artigo 5º, XXIII da Constituição Federal de 1988, a saber:

Art. 5º - Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(....)

XXIII - a propriedade atenderá a sua função social; (BRASIL, 1988)

Neste contexto, o plano diretor da cidade não poderá se afastar dos princípios constitucionais atinentes à defesa e preservação do meio ambiente e da ordem econômica a fim de permitir que a atividade urbanística seja lesiva aos interesses da coletividade.

## **5. Desenvolvimento Sustentável**

O conceito de desenvolvimento sustentável tem como gênese no documento intitulado *Our Common Future* ('nosso futuro comum'). Resultado

do trabalho da Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD), formada por representantes de governos, ONGs e da comissão científica de vários países. Tal comissão foi criada pela Assembléia Geral da Conferência Mundial Sobre Meio Ambiente Humano em 1972. Também conhecida como conferência de Estocolmo, inaugurou neste ano o debate ambiental no ciclo social de conferências da ONU, que culminou em 1992 com a Conferência Mundial para o Meio Ambiente e Desenvolvimento no Rio de Janeiro, conhecida como Rio- 92. (SCOTTO, 2007)

O documento, *our common future* foi, publicado em 1987 na Inglaterra e nos EUA, pela Oxford University Press. Já no Brasil a Fundação Getúlio Vargas publicou em 1988 sob o título Nosso Futuro Comum. (SCOTTO, 2007)

Neste sentido definiu-se o desenvolvimento sustentável como um desenvolvimento que é capaz de garantir as necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras atenderem também as suas.

Cabe salientar que na Rio 92 procurou-se harmonizar o esforço do desenvolvimento industrial e econômico com a preservação dos sistemas ecológicos. O escopo foi pregar a diminuição da degradação do meio ambiente para as próximas gerações, de forma a se promover um desenvolvimento sustentável e mais apropriado para a preservação da biodiversidade, evidenciando-se, com isso, que o crescimento econômico refere-se ao crescimento da produção e da renda, enquanto o desenvolvimento, à elevação do nível de vida da população, tornando patente a distinção entre crescimento e desenvolvimento, a partir do momento em que aquele tem natureza quantitativa e este qualitativa. (SCOTTO, 2007)

No que tange à biodiversidade, na Conferência Rio- 92 que revela-se como um marco histórico quanto às questões ambientais globais, firmou-se a Convenção sobre Diversidade Biológica. Em seu artigo 1º a convenção ressalta o seu objetivo, a saber:

Conservação da diversidade biológica, a utilização sustentável de seus componentes e a repartição justa e equitativa dos benefícios derivados da utilização dos recursos genéticos, mediante, inclusive, o acesso adequado aos recursos genéticos e a transferência adequada de tecnologias pertinentes, levando em conta todos os direitos sobre tais recursos e tecnologias, e mediante financiamento adequado.(CONVENÇÃO, 1992)

A convenção conceitua a Diversidade biológica como a variabilidade de organismos vivos de todas as origens, compreendendo, dentre outros, os ecossistemas terrestres, marinhos e outros ecossistemas aquáticos e os complexos ecológicos de que fazem parte; compreendendo ainda a diversidade dentro de espécies, entre espécies e de ecossistemas. (SCOTTO, 2007)

Neste sentido o Decreto Federal nº. 4.339, de 22 de agosto de 2002 vem a instituir princípios e diretrizes para a implementação da Política Nacional da Biodiversidade. Assim, a política tem como objetivo geral a promoção, de forma integrada, da conservação da biodiversidade e da utilização sustentável de seus componentes, com a repartição justa e equitativa dos benefícios derivados da utilização dos recursos genéticos, de componentes do patrimônio genético e dos conhecimentos tradicionais associados a esses recursos.

A biodiversidade é conceituada segundo o vocabulário básico de recursos naturais e meio ambiente, como:

Total de genes, espécies e ecossistemas de uma região. A biodiversidade genética refere-se à variação dos genes dentro das espécies, cobrindo diferentes populações da mesma espécie ou a variação genética dentro de uma população. A diversidade de espécies refere-se à variedade de espécies existentes dentro de uma região. A diversidade de ecossistemas refere-se à variedade de ecossistemas de uma dada região. A diversidade cultural humana também pode ser considerada parte da biodiversidade, pois alguns atributos das culturas humanas representam soluções aos problemas de sobrevivência em determinados ambientes. A diversidade cultural manifesta-se pela diversidade de linguagem, crenças religiosas, práticas de manejo de terra, arte, música, estrutura social e seleção de cultivos agrícolas, dentre outros. (IBGE, 2004)

Assim, faz mister a proteção da biodiversidade com foco em políticas públicas com fulcro na educação e sensibilização da sociedade para o uso sustentável da diversidade biológica e dos riscos relacionados ao seu esgotamento.

Neste contexto, surge um novo conceito de desenvolvimento, que tem por finalidade desenvolver e reduzir a dívida social de modo simultâneo, conforme enunciado no Relatório das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Humano, elaborado em 1994, e ressaltado por Fábio Konder Comparato (2001):



Acerca desse novo conceito de desenvolvimento, o Relatório das Nações Unidas sobre o desenvolvimento Humano de 1994 assinalou, com razão, que toda a dívida social cujo adimplemento é adiado, seja ela de que natureza for, prejudica a sustentabilidade do processo de desenvolvimento.

Ressalta Ignacy Sachs (1997) que uma maneira de reconceitualizar o desenvolvimento poderá consistir em considerá-lo em termos de universalizar a apropriação efetiva de todos os direitos humanos, o que pode permitir escapar do estreito economicismo e, ao mesmo tempo, oferecer um arcabouço para a avaliação do progresso (ou regressão) obtido no árduo caminho do mau desenvolvimento ao desenvolvimento.

Por conseguinte, nota-se que nas discussões atuais ressaltam os conceitos de sustentável ou sustentabilidade quando está em jogo a relação entre o modelo de desenvolvimento e meio ambiente.

Assim, torna-se extremamente relevante a sua aplicabilidade como mecanismo de garantia do equilíbrio ambiental.

Ao manifestar a noção de desenvolvimento sustentável o documento supracitado, expressa que:

A humanidade é capaz de tornar o desenvolvimento sustentável – de garantir que ele atenda as capacidades do presente sem comprometer a capacidade de as gerações futuras atenderem também as suas. O conceito de desenvolvimento tem, é claro, limites – mas não limites absolutos, mas limitações impostas pelo estágio atual da tecnologia e da organização social, no tocante aos recursos ambientais e, pela capacidade da biosfera de absorver os efeitos da atividade humana. Mas tanto a tecnologia quanto a organização social podem ser geridas e aprimoradas a fim de proporcionar uma nova era de crescimento econômico. Para a Comissão, a pobreza já não é inevitável. A pobreza não é um mal em si mesma, mas para haver desenvolvimento sustentável é preciso atender às necessidades básicas de todos e dar a todos a oportunidade de realizar suas aspirações de uma vida melhor. (CMMAD 1988: 9-10)

Seguindo nesta esteira, o texto, revela a possibilidade de uma econômica mundial sustentável, ao mencionar que *a avaliação global desta comissão* é que a economia internacional deve acelerar o crescimento mundial, respeitando, porém, as limitações ecológicas. (CMMAD 1988 p 97)

No entanto se reconhece as dificuldades desta ideia ao aduzir que:

Para que deixem de ser dependentes (países em desenvolvimento) não basta uma aceleração do crescimento econômico global. Isso significaria apenas a perpetuação dos padrões econômicos já existentes, ainda que talvez com níveis de renda mais elevados. (CMMAD 1988 p. 97-98)

Assim, o conceito de desenvolvimento sustentável tem propiciado o embasamento de propostas que direcionam para novos mecanismos de mercado como solução para condicionar a produção à capacidade de suporte de recursos naturais.

Gabriela Scotto et al (2007) relatam outras classificações para o desenvolvimento sustentável, como a de Klaus Frey (2001) que analisa as diversas concepções sobre o desenvolvimento sustentável presentes na bibliografia técnica, enfatiza as dimensões do modelo político- administrativo, do papel do estado e do potencial democrático inerente às concepções propostas, identifica, assim, três abordagens, a saber: abordagem econômico-liberal de mercado, abordagem ecológico- democrata de planejamento e a abordagem política de participação democrática.

A abordagem econômico- liberal de mercado tem como pressuposto o da necessidade primordial de crescimento econômico; só mais crescimento garantirá a redução da pobreza e promoverá um desenvolvimento mais compatível com as exigências ambientais.(SCOTTO, 2007)

A abordagem ecológico-tecnocrata de planejamento acredita que qualquer proposta para a ação deverá estar norteadada pelo primado da sustentabilidade ecológica e da conservação da natureza, o que exige a presença de instituições com amplas forças de controle, de imposição e de intervenção. (SCOTTO, 2007)

E a abordagem política de participação democrática almeja a defesa da humanidade ou de uma vida digna para todos, o que, como consequência, deveria propiciar também uma harmonia maior com a natureza.

Salientam que Acsehrad (1999) analisa as diversas modalidades do que ele chama “matrizes discursivas”, associadas à noção de sustentabilidade desde que o Relatório Brundtland a lançou no debate público internacional de 1987.

Dentre as matrizes, ele destaca: a matriz da eficiência, que pretende combater o desperdício da base material do desenvolvimento, estendendo a

racionalidade econômica ao espaço não mercantil planetário; a matriz da escala, que propugna um limite quantitativo ao crescimento econômico e à pressão que ele exerce sobre os recursos ambientais; a matriz da equidade, que articula analiticamente princípios de justiça e ecologia; a matriz da autossuficiência, que prega a desvinculação de economias nacionais e sociedades tradicionais dos fluxos do mercado mundial como estratégia apropriada para assegurar a capacidade de auto-regulação comunitária das condições de reprodução da base material do desenvolvimento; e por fim a matriz da ética, que inscreve a apropriação social do mundo material em um debate sobre os valores de bem e de mal, evidenciando as interações da base material do desenvolvimento com as condições de continuidade da vida no planeta. (SCOTTO, 2007)

Colaborando com o entendimento do conceito de desenvolvimento sustentável, conforme Gabriela Scotto et al (2007), organizou a visão sobre a temática segundo as diferentes responsabilidades, estratégias e métodos para atingir a sustentabilidade do desenvolvimento. Para ele o debate se ramifica em três posições básicas que defendem respectivamente: uma visão estatística, comunitária e de mercado.

A visão estatística que considera que a qualidade ambiental é um bem público que deve ser normatizada, regulada e promovida pelo Estado, com a complementaridade das demais esferas sociais, em plano secundário (o mercado e a sociedade civil).

A visão comunitária na qual as organizações da sociedade civil devem ter o papel predominantemente na transição rumo a uma sociedade sustentável. Fundamenta-se na ideia de que não há desenvolvimento sustentável sem democracia e participação social e que a via comunitária é a única que torna isso possível.

Já a visão de mercado afirma que os mecanismos de mercado e as relações entre produtores e consumidores são os meios mais eficientes para conduzir e regular a sustentabilidade do desenvolvimento.

Por conseguinte, observa-se que não existe uma unida definição de desenvolvimento sustentável, tampouco unívoco sobre como classificar as diferentes perspectivas, mesmo com a presença de determinados elementos recorrentes nos conceitos.

Segundo entendimento de Jacobi (2004):

O desenvolvimento sustentável não se refere especificamente a um problema limitado de adequações ecológicas de um processo social, mas a uma estratégia ou modelo múltiplo para a sociedade que deve levar em conta uma viabilidade econômica ecológica. Pode-se afirmar que ainda prevalece a transcendência do enfoque sobre o desenvolvimento sustentável estar mais na sua capacidade de idéia-força, nas suas repercussões intelectuais e no seu papel articulador de discursos e de práticas atomizadas, do que seguir fragmentados em uma matriz única originada na existência de uma crise ambiental, econômica e também social.

Na Constituição Federal de 1988, o princípio do desenvolvimento sustentável encontra-se esculpido no artigo 225, caput, no qual aduz que:

Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.(BRASIL, 1988)

Ademais, no artigo 170 da Constituição Federal de 1988, vislumbra-se a preocupação do legislador constituinte em proteger o meio ambiente, a saber:

A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

(...)

**VI - defesa do meio ambiente**, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação. (grifo nosso) (BRASIL, 1988)

Conceitua o desenvolvimento sustentável Cristiane Derani (1997), no seu livro Direito Ambiental Econômico, como:

(..) um desenvolvimento harmônico da economia e ecologia que devem ser ajustados numa correlação de valores onde o máximo econômico reflita igualmente um máximo ecológico. Na tentativa de conciliar a limitação dos recursos naturais com o ilimitado crescimento econômico, são condicionadas à consecução do desenvolvimento sustentável mudanças no estado da técnica e na organização social.

Celso Antônio Pacheco Fiorillo (2002), afirma que:

(...) o princípio de desenvolvimento sustentável tem por conteúdo a manutenção das bases vitais da produção e reprodução do homem e de suas atividades, garantindo igualmente uma relação satisfatória entre os homens e destes com o seu ambiente, para que as futuras gerações também tenham oportunidade de desfrutar os mesmos recursos que temos hoje a nossa disposição.

Segundo o artigo 02º, da Lei do SNUC- Sistema Nacional de Unidades de Conservação, o uso sustentável consiste na exploração do ambiente de maneira a garantir a perenidade dos recursos ambientais renováveis e dos processos ecológicos, mantendo a biodiversidade e os demais atributos ecológicos, de forma socialmente justa e economicamente viável.

No que tange à proteção ambiental a legislação ambiental brasileira esta em consonância com o princípio do desenvolvimento sustentável ao abarcar um conjunto de políticas públicas, tais como: Política Nacional de Meio Ambiente, Política Nacional de Recursos Hídricos, Política Nacional de Educação ambiental, Lei dos Crimes Ambientais, Estatuto da Cidade, entre outras em âmbito estadual e municipal.

Neste contexto, a complexidade que circunda a temática da sustentabilidade, ressalta-se a necessidade de diversos setores que envolvem a gestão do meio ambiente, na busca perene de soluções integradas e sustentáveis.

Coaduna Stake (1991) ao definir o desenvolvimento sustentável da seguinte maneira:

Para ser sustentável, o desenvolvimento precisa levar em consideração fatores sociais, ecológicos, assim como econômicos; as bases dos recursos vivos e não vivos; as vantagens e desvantagens de ações; alternativas a longo e curto prazos.

Assim, verificam-se três objetivos relacionados ao desenvolvimento sustentável: econômico, ecológico e social. Por conseguinte, aflora o consenso

na necessidade da concretude do enfoque sistêmico e harmônico, no que tange aos três objetivos supracitados, como mecanismo para a promoção da justiça social e proteção ambiental.

Exemplificando, para reduzir o impacto nos recursos naturais, faz-se necessário combater a pobreza e, por conseguinte promover o crescimento econômico, no entanto, um acréscimo econômico que rechaça a sustentabilidade, degradando os recursos naturais e aumentando a desigualdade social, terá como reflexo maior impacto nos recursos naturais.

Com propriedade Jacobi (2004) sintetiza a temática:

Assim, a ideia de sustentabilidade implica na prevalência da premissa de que é preciso definir uma limitação nas possibilidades de crescimento e um conjunto de iniciativas que levem em conta a existência de interlocutores e participantes sociais relevantes e ativos através de práticas educativas e de um processo de diálogo informado, o que reforça um sentimento de corresponsabilização e de constituição de valores éticos.

Diante do exposto percebe-se que a sustentabilidade estabelecida como novo critério básico e integrador, tem o encargo de estimular permanentemente as responsabilidades éticas na medida em que a ênfase nos aspectos que perpassam os níveis econômicos, servem de base para visualizar de outra forma os aspectos relacionados com a equidade, a justiça social e a ética dos seres vivos, na busca de um ambiente equilibrado.

## **6. Equilíbrio Ambiental**

Como bem observa Jesus Gonzales Perez, para quem o valor da pessoa consiste em ser mais que o mero existir, mas em ter o domínio sobre a própria vida, sendo que esta superação e racionalidade são as raízes da dignidade da pessoa (PEREZ, 1968, 23).

Conforme verifica-se com a análise da cidade do Rio Grande, a partir da instalação do Polo Naval Gaúcho as transformações socioambientais ocorreram de forma rápida, não planejada e distribuída de forma igualitária.

Já que o crescimento econômico não reflete na qualidade ambiental, ou seja, bem estar ambiental. Isso implica em dizer que quando na verdade não há desenvolvimento e sim crescimento de diversos setores porém com poucos

reflexos no que tange à qualidade de vida daqueles que residem na cidade, não de forma transitória como os trabalhadores que buscam neste nicho de mercado a ascensão profissional almejada em outras partes do território mas não atingidas.

O equilíbrio ambiental e *conditio sine qua non* para o bem-estar social e individual do ser humano, e é a partir dele que as relações sociais se tornam mais harmônica em face da tranquilidade transmitida a sociedade.

Percebe-se que o município encontra-se em turbulência diante do crescimento desordenado e sem infraestrutura, de sorte para o estabelecimento de equilíbrio faz-se ações coordenadas com foco no planejamento e no desenvolvimento sustentável em que os diversos atores envolvidos façam parte do diagnóstico e das ações pretendidas, ou seja, práticas integradoras que incluam e não excluam os que direta ou indiretamente são atingidos diante de grandes transformações que não levam em conta a complexidade ambiental do espaço, das relações, das fragilidades e situações que podem vir a comprometer o crescimento da região.

Neste sentido, a cidade não apresenta equilíbrio ambiental, estando em desorganização iniciada pelo crescimento proveniente da instalação de grande empreendimento em local não planejado.

## **7. Resultado e Discussão**

O município do Rio Grande é constituído de uma área geográfica de 2.813,9 Km<sup>2</sup>, com população de 198.051 habitantes, o que resulta uma densidade de 70,4 ha/Km<sup>2</sup>. (FURG, 2013)

No que diz respeito à riqueza (PIB- Produto Interno Bruto) em 2010 foi de R\$ 7,7 Bilhões, o que resulta em termos per capita de R\$ 39.228,00, ou seja, uma renda per capita mensal de R\$ 3.269,00. (FURG, 2013)

Se comparado ao ano de 2006 que apresentou R\$ 3,5 Bilhões, o município obteve crescimento de 122,48%. (FURG, 2013)

Ademais, se comparado ao Estado do Rio Grande do Sul, que apresentou em 2010 renda per capita de R\$ 23.606,00, o município possui em PIB per capita 39,82% maior do que o estadual. (FURG, 2013)

Vale salientar se comparado com o índice de distribuição de renda, rio Grande possui coeficiente de 52,48 % acima da média estadual que é de

49,20% o que implica em dizer que há maior concentração de renda no município. (FURG, 2013)

Diante da vocação natural para as atividades portuárias, a distribuição setorial do PIB do município mostra que 70% dos recursos gerados estão direta ou indiretamente ligados às atividades de importação e exportação. (FURG, 2013)

Assim, a partir de 2006 a construção de plataformas de petróleo, impulsionaram o valor agregado da indústria, bem como o valor adicionado da prestação de serviços ao setor.

No que diz respeito ao mercado de trabalho do município possui, segundo dados da RAIS e do CAGED- Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (2012), cerca de 49.773 carteiras assinadas no ano de 2012. (FURG, 2013)

Comparando com o ano de 2006 houve crescimento de 41,81% no número de empregos gerados em 2006 que obteve 35.096. Tal aumento tem como causa o avanço nas obras necessárias à criação de uma infraestrutura para abarcar as necessidades provenientes da instalação do polo naval. (FURG, 2013)

Cabe destacar que a instalação do polo naval fora guiada pelo discurso da prosperidade econômica e social da cidade do Rio Grande-RS, todavia, os reflexos oriundos do polo não foram devidamente planejados.

Em um primeiro momento apenas cursos profissionalizantes foram alvos de deliberações por parte do governo local. Ao consolidar o empreendimento as inferências na comunidade tornaram-se latentes e não controladas pelos gestores.

Nota-se que a busca pelo crescimento econômico deixou de lado os aspectos socioambientais da região, materializando os conflitos e injustiças ambientais.

Vale salientar, ainda, que com a operação policial guiada pela Polícia Federal denominada Operação Lava Jato e os primeiros reflexos da investigação tornaram-se públicos, colocou em xeque o futuro do Polo Naval Gaúcho, diante da suposta participação de diretores das empresas que operam os estaleiros em esquema de corrupção e lavagem de dinheiro.



Evidente que as transformações socioambientais na região não podem ser ignoradas sob o prisma do crescimento econômico.

As transformações socioambientais presenciadas na cidade revelam-se como a insustentabilidade do crescimento desordenado.

## **8. Considerações Finais**

O polo naval na cidade do Rio Grande insere-se em um contexto em que há a retomada da indústria naval no Brasil. Porém, o crescimento de Rio Grande vem, em alguma medida, de forma inesperada e acelerada, já que a cidade não comporta uma infraestrutura adequada e compatível a todas as mudanças significativas que vêm ocorrendo desde então.

Percebe-se que o crescimento econômico não está interligado ao desenvolvimento sustentável, ou seja, há um crescimento desordenado, não planejado, que não se preocupa com as transformações inerentes ao implantar empreendimento de grande porto, como a criação do Polo Naval.

Assim, os reflexos da instalação do polo revelam o desequilíbrio ambiental presenciado na região, já que não apenas a cidade do Rio Grande sofre as consequências do crescimento, as cidades próximas também são influenciadas pela onda de evolução econômica.

Todavia, o crescimento desordenado, o processo migratório constante, a falta de infraestrutura da cidade propiciam o caos urbano. Sendo que os principais problemas verificados estão no setor de saúde, trânsito, moradia e segurança pública.

O déficit de moradia chega ao patamar de 17.000 unidades para a população residente no município tendo como base dados do IBGE que revela ser de aproximadamente 200.000 habitantes (IBGE 2010). No entanto, se considerada a população em trânsito, o processo migratório, tal número de habitantes pode dobrar, logo, o acesso à moradia na cidade é difícil, o valor dos aluguéis superam o poder aquisitivo do residente, ao passo que para acolher os trabalhadores de outros lugares, diversos alojamentos com péssimas estruturas surgiram, no qual uma residência projetada para cinco pessoas é habitada por trinta trabalhadores.

No que tange à saúde, o sistema público não consegue manter com qualidade o atendimento à população, e a rede privada também fica aquém da expectativa para quem procura o serviço. Ademais, os altos índices de doenças sexualmente transmissíveis são situações alarmantes.

Como a cidade é cercada por águas a questão logística com a formação do Polo, transformou-se em calvário para que necessite se deslocar. Aliado ao fator geográfico está a falta de técnicos para minimizar os efeitos do trânsito, isto é, a cidade não conta com engenheiro de tráfego ou qualquer outro especialista viário.

No que concerne à segurança pública, evidente que um local com grande movimentação de dinheiro, bens e serviços atrai a presença de infratores. Os altos índices de tráfico de drogas e consumo favorecem a ocorrência de diversos delitos.

Diante do exposto percebe-se que o crescimento econômico gerado por mais um ciclo na economia riograndina não é compatível com os ditames do desenvolvimento sustentável, há desequilíbrio ambiental latente, evidenciando que crescimento não significa desenvolvimento.

## **Referência**

- ACSELRAD, Henri. **Sentidos da sustentabilidade urbana**. A duração das cidades: sustentabilidade e visão nas políticas urbanas. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- ANTUNES, Ricardo. **Os Sentidos do Trabalho**. São Paulo, Boitempo, 1999.
- BAUDRILLARD, Jean. **A sociedade de consumo**. Lisboa: Edições 70, 1995.
- BAUMAN, Zygmunt. **Globalização: as consequências humanas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1999.
- CANOTILHO, José Joaquim; MORATO LEITE, José Rubens. **Direito constitucional ambiental brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 2011.
- CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede – A Era da Informação : Economia, Sociedade e Cultura**. V.1. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1999.

CHESNEAUX, Jean. **Modernidade Mundo**. Petrópolis: Vozes, 1996.

CMMAD-Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. **Nosso futuro comum**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1988.

COMPARATO, Fábio Kander. **A Afirmação Histórica dos Direitos Humanos**. 2. ed. São Paulo Saraiva, 2001.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial**. São Paulo: Editora Ática, 1991.

DEJOURS, Christophe. **A banalização da injustiça social**. 3.ed. Rio de Janeiro: FGV, 2000.

DERANI, Cristiane. **Direito ambiental e econômico**. São Paulo: Editora Max Limonad, 1997.

DOMINGUES, M. V. R. (Coord.). **Desenvolvimento e consolidação do polo naval e offshore de Rio Grande**. Rio Grande: Furg, 2009.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 2010.

\_\_\_\_\_. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 3ª ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

FREY, K. **A dimensão político-democrática nas teorias de desenvolvimento sustentável e suas implicações para a gestão local**. Ambiente e sociedade, ano IV, n. 9, 2º semestre. 2001.

GIDDENS, A. Risco, confiança e reflexividade. IN: BECK, U.; GIDDENS, A. & LASH, S. **Modernização Reflexiva**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1997.

IBGE. **Vocabulário básico de recursos naturais e meio ambiente**. 2ª edição. Rio de Janeiro: 2004.

JACOBI, Pedro. **Educação e meio ambiente: transformando as práticas** In Revista Brasileira de Educação Ambiental. Brasília: 2004.

MILARÉ, Edis. **Direito do Ambiente: Doutrina-Jurisprudência-Glossário**. 3ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

OLIVEIRA, Flávia de Paiva Medeiros de; GUIMARÃES, Flávio Romero. **Direito, Meio Ambiente e Cidadania**. São Paulo: Editora WVC, 2004.

OST, François. **A natureza à margem da lei: a ecologia à prova do Direito**. Tradução de Joana Chaves. Lisboa: Instituto Piaget, 1995.

PEREZ, Jesus Gonzales. **La dignidade de La persona**. Cidade Desconhecida: Civitas, 1968.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **República Velha Gaúcha: charqueadas, frigoríficos e criadores**. Porto Alegre: Movimento, 1980.

REIGOTA, M. **O que é Educação Ambiental**. São Paulo: Brasiliense, 2006.

SACHS, Ignacy. **Desenvolvimento numa Economia Mundial Liberalizada e Globalizante: Um Desafio Possível**. Estudos Avançados. nº 30, São Paulo: 1997.

SANTOS, Milton. **Economia espacial: críticas e alternativas**. São Paulo: Hucitec, 1979.

SCHREIBER, Anderson. **Novos paradigmas da responsabilidade civil. Da erosão dos filtros da reparação à diluição dos danos**. Rio de Janeiro: Renovar, 2007.

SCOTTO, Gabriela, CARVALHO, Isabel Cristina Moura de, GUIMARÃES, Leandro Belinaso. **Desenvolvimento Sustentável**. Petrópolis Rio de Janeiro: Vozes, 2007.

\_\_\_\_\_. **Desenvolvimento sustentável**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

SEDAI/FURG. **Desenvolvimento e Consolidação do Polo Naval e Offshore do Rio Grande**. Relatório, 2009.

SENDIM, José de Sousa Cunhal. **Responsabilidade civil por danos ecológicos: da reparação do dano através da restauração natural**. Coimbra: Coimbra Editora, 1998.

STAKE, Linda. **Lutando por nosso futuro em comum**. Rio de Janeiro: FGV, 1991.

TORRES, Luiz Henrique. Câmara Municipal do Rio Grande: **Berço do Parlamento Gaúcho**. Salisgraf, 2001.

VELA, Hugo; PEREIRA, Jane. **Pensamento Prático em Educação Ambiental: o caso de Paraíso do Sul-RS**. Santa Maria: Imprensa Universitária, 2000.

